

⑬ 日本国特許庁 (JP)

⑪ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報 (A)

昭59—53297

識別記号

庁内整理番号
7817—3D

⑬ 公開 昭和59年(1984) 3 月27日

発明の数 1
審査請求 未請求

(全 4 頁)

ボックス

東京都中央区銀座 6 丁目17番 1
号日産自動車株式会社内

165213

⑦出 願 人 日産自動車株式会社

1982) 9 月22日

横浜市神奈川区宝町 2 番地

⑧代 理 人 弁理士 志賀富士弥

図 書

第 1 , 2 図は従来の船舶用のステアリングボックスを示すもので、ステアリングボックス 1 は船体 2 上に固定されており、該ボックス 1 の上側部にマウント部材 4 を介してステアリングホイール 3 を取付けてある。ステアリングシャフト 5 はボックス 1 内に延在し、その端部にドライブギヤ 6 を装着してあり、ステアリングホイール 3 の回転運動を該ドライブギヤ 6 によりステアリングケーブル 7 の線運動に変換し、このステアリングケーブル 7 によつて図外の舵を作動するようにしてある。

リングボックス

を、船体上に固定した
組付けたインストール
インストール部をス
同に回動自在に組付ける
メント部とスタンド部
ト部の角度調整手段を設
船用ステアリングボック

ところが、かかる従来のステアリングボックス 1 にあつては、ステアリングホイール 3 の位置が不変であるため、操舵者が座つた姿勢で操舵すると立つた姿勢で操作する場合、場合の何れかに合わせてステアリングホイール 3

ト等の船舶用のステアリ

の傾斜角度と高さとを適正に設定するため、前記何れか一方の姿勢の場合の操舵性が犠牲にならざるを得なかつた。

本発明はかかる従来の実状に鑑み、操舵者が着座状態、起立状態の何れの状態で操舵する場合にあつても、ステアリングホイールの傾斜角度、高さを適正に調整することのできるステアリングボックスを提供することを目的とするものである。

前記目的を達成するため、本発明にあつてはステアリングボックスを、船体上に固定するスタンド部と、操舵装置類を組付けたインストルメント部とに分割し、このインストルメント部をスタンド部の上部に前後方向に回動自在に組付けると共に、これらインストルメント部とスタンド部との間にインストルメント部の角度調整手段を設けて

3

この角度調整手段15は、本実施例ではインストルメント部12の後部両側壁間に跨つて取付けたロッド16と、スタンド部11の両側上縁部に多段状に形成した第1、第2ロッド係合部17、18とで構成してある。第2ロッド係合部18の上縁部にはロッド16の乗り越えを阻止するストツパ19を固着してある。ここで、前記ロッド16と第1、第2ロッド係合部17、18との関係は、操舵者の着座姿勢、起立姿勢に合わせて設定されるもので、該ロッド16を第1ロッド係合部17に係合した状態で、操舵者が着座姿勢で操舵する場合にステアリングホイール3の角度、高さが適正となり、ロッド16を第2ロッド係合部18に係合した状態で、操舵者が起立姿勢で操舵する場合にステアリングホイール3の角度、高さが適正となるように設定する。

5

ある。

以下、本発明の実施例を図面と共に前記従来の構成と同一部分に同一符号を付して詳述する。

第3、4図において、10はオジステアリングボックスを示し、該オジステアリングボックス10は船体2上に固定したスタンド部11と、ステアリングハンドル3等を組付けたインストルメント部12とに分割してあり、このインストルメント部12はスタンド部11の上部に外嵌して、該スタンド部11上部前側においてピン13により前後方向に回動自在に取付けてある。インストルメント部12のピン挿通孔14は前後方向に長孔としてある。そして、これらインストルメント部12とスタンド部11との間にインストルメント部12の角度調整手段15を設けてある。

4

以上の実施例構造によれば、操舵者が着座姿勢で操舵する場合には、第3図Aに示すようにロッド16を第1ロッド係合部17に落し込んで係合させれば、ステアリングホイール3の角度、高さが丁度着座姿勢に見合った位置となり、良好な操舵性が得られる。次に、操舵者が起立姿勢で操舵する場合には、インストルメント部12を持ち上げて前方にすれ動かせば、第3図Bに示すように長孔14の後端部がピン13に係合すると共に、ロッド16が第2ロッド係合部18に係合してステアリングホイール3の角度並に高さが起立姿勢で操舵するのに適した状態となり得る。

なお、ピン13として、蝶ネ子等を使用すれば調節後、簡単にインストルメント部をスタンド部に固定することができる。また、インストルメント

6

部12は第5図に示すように、その一側方に延設して、この延設部にメータ20、スイッチ21およびアクセルレバー22等を配設するようにしてもよく、スタンド部11も必ずしもボックス状に構成する必要はなく、例えば第6図に示すようにパイプ材11aを以つてフレーム構造としてもよい。

更に、ロッド16と第1、第2係合部17、18は、前述とは逆の關係に、つまり第7図に示すようにインストルメント部12の両側縁に第1、第2係合部17、18をおよびスタンド部11の後側上部両側にロッド16を突設するようにしてもよい。

以上のように本発明によれば、ステアリングホイールの角度、高さを操舵者の着座姿勢、起立姿勢に合わせて適正に調整でき、従つて操舵性を一段と向上できて安全性を高められるという実用上

大なる効果を有する。

4. 図面の簡単な説明

第1図は従来のステアリングボックスの斜視図、第2図は同ボックスの断面説明図、第3図A、Bは本発明の一実施例の使用状態を示す側面図、第4図はスタンド部とインストルメント部との關係を示す分解斜視図、第5図はインストルメント部の異なる例を示す斜視図、第6図はスタンド部の異なる例を示す斜視図、第7図は本発明の第2実施例を示す側面図である。

2…船体、3、5、6、7…操舵装置類、10…ステアリングボックス、11…スタンド部、12…インストルメント部、15…角度調整手段。

代理人 志 賀 富 士 弥



図 1

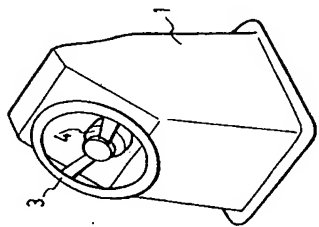


図 2

